

Pleziertochtjes op zee

door Raf STUYCK

Bij het overlopen van de (indrukwekkende!) stapel tijdschriften *De Plate* die sinds 1971 verschenen, stellen we vast dat excursieboten daarin nauwelijks aan bod komen. Dit is wel eigenaardig aangezien toeristische uitstapjes op zee toch ten allen tijde een belangrijke troef betekenden in de evenementen-reeks die een "Stad aan Zee" te bieden had. Welnu, het is deze vaststelling die ons motiveerde om, in kort bestek, deze "rondvaart-boten" eens van naderbij te gaan bekijken.

Als we over excursies op zee spreken, moeten we onderscheid maken tussen twee typen die Oostende in het verleden gekend heeft.

Tot de eerste groep behoren de toeristische Kanaal-overtochten die, naast de klassieke reizigers-traffic, een attractie vormden voor de welstellende burgerij. Ze kunnen als verlengstuk aanzien worden van de "pleziervaarten" die de Engelsen al sedert het midden van de 19^{de} eeuw tussen Londen en de havens aan de Theemsmonding organiseerden. Gesterkt door het succes dat deze tochten kenden, besloot de *New Continental Express Company* in 1896 een toeristische heen-en-weer dienst over het Kanaal tussen Tilbury en Oostende op te starten. (1) Het waren wel degelijk ééndagstrips die bijvoorbeeld als volgt verliepen. Vertrek in Tilbury om 9 u. s'ochtends. Aankomst in Oostende om 15 u. Korte uitstap in de stad en om 16.30 herinscheping en terugvaart. Aankomst in Tilbury om 22.30 u..



Toeristische tochtjes vanuit de vaargeul waren rond 1900 eerder een zeldzaamheid

Het jaar daarop was het de beurt aan de *New Palace Steamers, Limited* waarvan de raderpakketboten "La Belgique" (69,5 m. lang) en de grotere luxueuse "La Marguerite" (104 m. lang) regelmatige blikvangers in de Oostendse haven zouden worden. We gaan hier niet verder in op deze Kanaal-excursies omdat dit onderwerp al uitgebreid aan bod kwam in twee uitstekende en goed gedocumenteerde bijdragen van R. Vancraeynest (Tijdschrift *De Plate*, okt. 1997 en sept. 1998) (2).

De tweede groep is veel kleinschaliger. Het zijn de lokale excursies die men zowat in alle badsteden aantrof.



Gewoonlijk werd ingescheept in de luwte van een golfbreker

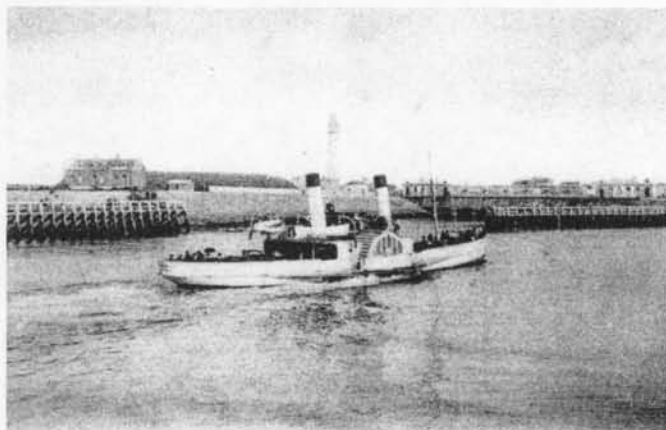


Toeristen klimmen aan boord van een Heistse schuit



De enige manier om droog aan wal te geraken

Gewiekste vissers hadden al lang geleden opgemerkt dat er tijdens het drukke zomerseizoen meer te verdienen was met het vervoer van badgasten dan met visvangst. Met hun scheepjes konden ze zich veroorloven hun passagiers op het strand te gaan oppikken. Droogvallen in de luwte van een golfbreker vergde daarbij wel wat schipperskunst. Niet alle vissersboten kwamen voor deze karwei in aanmerking. De Oostendse schipjes, schovers en sloepen kon men desnoods laten droogvallen maar het was duidelijk dat de Heistse schuiten hiervoor bij uitstek geschikt waren. (3). Robuuste platbodems waren dat waarmee ge rustig het strand kon opvaren en ze waren ruim genoeg om wel een dozijn passagiers aan boord te nemen. Als wind en tij wat tegenzaten, was er na de trip maar één mogelijkheid om de toeristen droog aan wal te krijgen: ze op de rug nemen en ze wadend door de branding tot op het droge dragen. Men kan zich voorstellen tot welke hilarische taferelen deze ongewone ontschepingen aanleiding gaven.



De Nelson in Oostende

De eerste gemotoriseerde uitstapjes op zee startten in Oostende aan boord van de Engelse 165 ton metende raderstoomboot **Nelson**. Deze elegante witte raderstoomboot met zijn twee achterover hellende schouwpijpen, had al een bewogen carrière achter de rug toen hij in 1897 voor het eerst in Oostende aankwam. Het schip werd in 1875 in Preston op de werf Allsup & Son gebouwd in opdracht van de *South Blackpool Jetty Co Ltd.*, een firma die excursietochtjes vanuit Blackpool organiseerde. Na acht seizoenen werd de **Nelson** verkocht en veranderde dan achtereenvolgens in korte tijd tot vier maal toe van eigenaar. Daarbij werd ze nu eens als plezierboot, dan weer als

sleepboot gebruikt. Uiteindelijk kwam de *Nelson* in Hastings terecht waar ze beheerd werd door reder Richard Collard uit Newhaven. Deze man scheen het niet zo nauw te nemen met de naleving van de scheepvaartreglementen en kreeg dan ook herhaaldelijk last met de havenautoriteiten. Toen Collard in 1897 een zware sanctie opliep omdat hij het maximaal toegestane aantal passagiers op zijn schip ver overschreden had, hield hij het daar voor bekeken en bracht de *Nelson* naar Oostende. (4).

*Les fils à bord du Southampton
s'embrassent - leur père en
fait autant très affectueux aussi.*

En vue du Wandelaar

28 juin 1906

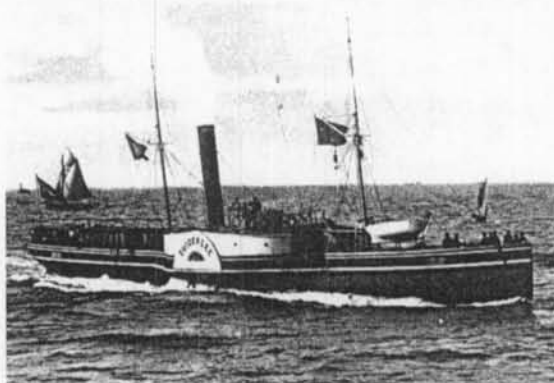
Louise



OSTENDE — LE SOUTHAMPTON

Volgestouwd met een massa toeristen stoomt de Southampton Oostende binnen

Na een succesrijk seizoen waarin het schip geregeld korte uitstapjes op zee en tochtjes naar Blankenberge maakte, bood Collard zijn schip te koop aan maar er daagde niet zo gauw een solvabele koper op zodat hij besloot de *Nelson* zelf verder te runnen. Blijkbaar deed hij dat niet slecht want in 1903 kon hij zich al een tweede schip veroorloven. In zijn geboortestreek Newhaven kocht hij een nog iets grotere raderstoomboot, de *Southampton*.



Aanvankelijk voer de Reine des Plages nog onder de oude naam Zuiderzee

Deze 203 ton metende boot was eigenlijk niet zo jong meer. In 1872 was zij bij Barclay, Curle in Glasgow gebouwd voor de *Southampton, Isle of Wight & South of England Royal Mail Steam*

Packet C°. Het schip had maar één schouwpijp die, zoals toen nog gebruikelijk was bij *compound diagonal* machines, vóór de raderkasten geplaatst was. Het was een relatief traag schip dat maximaal 12 knopen liep. Er was ruimte aan boord voor 272 passagiers. (5). Tijdens haar intensieve carrière als ferry tussen Southampton en het eiland Wight, werd ze in 1881 gecharterd om de *Lord Elgin* (een bekende Red Funnel steamer) een tijd lang te vervangen toen die averij had opgelopen. In 1897 moest er een nieuwe stoomketel geplaatst worden en in 1902 werd de *Southampton* verkocht en vervangen door de modernere *Solent Queen*. Het jaar daarop werd ze andermaal verkocht en kwam toen in handen van Collard die er enkele maanden excursies mee vaarde voor de kust van Sussex vanuit Newhaven. Dan bracht hij haar naar Oostende waar ze toeristische uitstapjes deed. Tot ze in 1907 opnieuw verkocht werd en verhuisde naar de kust van North Wales waar ze, herdoopt als *St Elian*, excursies maakte. In 1914 werd ze opgelegd en in 1915 op de werf Wards in Briton Ferry gesloopt werd. (6).

Ondertussen was de blijkbaar onverslijtbare *Nelson* nog rustig blijven doorvaren tot ook zij het loodje moest leggen. Na zoveel jaren dienst begonnen de technische mankementen zich dermate op te stapelen dat de onderhoudskosten de pan uit rezen. In 1919 was het afgelopen en werd het schip naar de sloperij verwezen. Daarmee verdween dan de oude, vertrouwde *Nelson* uit Oostende.



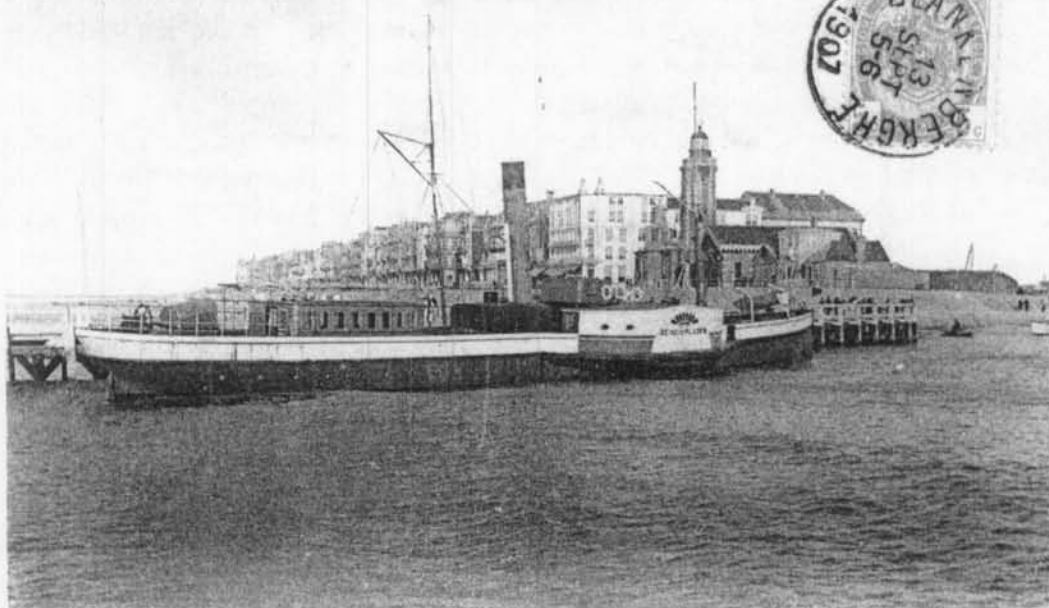
De Reine des Plages in Blankenberge

Inmiddels had het initiatief van de ondernemende Brit navolging gekregen. Een Nederlander uit Alkmaar, Cornelis Bosman die al enige ervaring had opgedaan met overzetters, wilde het ook wel eens met excursieboten proberen. Bosman was nog vrij jong maar hij was geen beginneling meer. Al in 1888 had hij het "schip met de langste naam uit de Hollandse maritieme geschiedenis" gekocht. Zijn *Commissaris des Konings, Baron Van Panhuys* van de *Zuiderzee Stoomboot Maatschappij* was gebouwd in 1865 op de werf J.& K. Smit, Kinderdijk voor de overzetdienst Harlingen-Amsterdam. Het was een fors schip met 51 m. lengte en 5,40 m. breedte. Haar tweecylinder-machine leverde 90 npk. Bosman had het schip herdoopt tot *Zuiderzee* en het – na een ingrijpende verbouwing - ingezet op de veerdienst Enkhuizen-Stavoren.

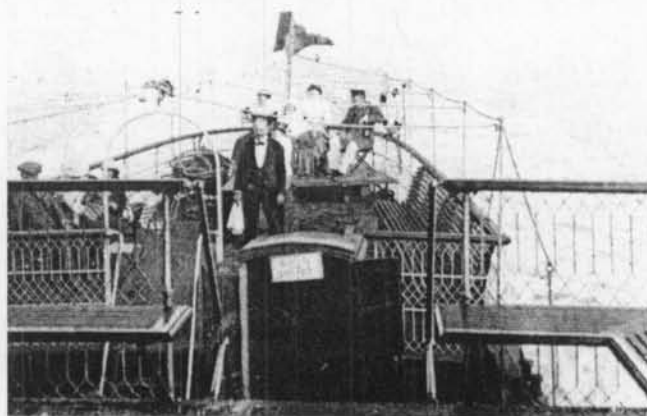
In 1904 kwam Bosman dan met zijn *Zuiderzee* naar Oostende en herdoopte haar tot *Reine des Plages*. Na enkele maanden werd het schip verkocht aan een Belgische onderneming die er verder zeetochtjes mee ondernam. Tijdens het hoogseizoen werd geregeld heen en weer gevaren tussen

Oostende en Blankenberge. Negen jaar bleef het schip actief in Oostende tot het in 1913 verkocht werd aan een Engelse reder die er het schamele bedrag van 800 Engelse ponden voor neertelde.

Blankenberghe. Le bateau de promenade „Reine des Plages”.



De Walcheren van Lobbestal, later omgedoopt tot Marguerite I



Aan boord van de Walcheren

(7). Gentenaar Lobbestal-Van den Bosch had, tijdens een tocht door Zeeland, daar de Hollandse overzetboten aan het werk gezien. Toen in oktober 1909 de *Provinciale Stoombootdienst op de Westerschelde* hun overzetter **Walcheren** van de hand deden, aarzelde hij geen moment en kocht het schip (8).

De **Walcheren** was een stalen raderstoomschip dat op de werf *De Schelde* in Vlissingen gebouwd was in 1887. Het was 42,67 m. lang en 6,10 m. breed. De 3 cyl. Tri. Exp.- machine leverde 500 IPK en het had, zoals de Southampton, een “koproer”. Dat onderdeel was belangrijk want het verschafte de mogelijkheid de havengeul achteruit buiten te varen en daar op stroming te draaien. In het drukke seizoen leverde dat een flinke tijds winst op aangezien er in de vaargeul niet moest omgezwaaid worden bij het aanleggen tegen het staketsel.

In 1910 werd het toeristisch seizoen ingezet met zeetochtjes vanuit Oostende. Nog onder dezelfde naam voer het schip enkele jaren verder tot het herdoopt werd in **Marguerite I**.

De *Marguerite I* was, zoals verder zou blijken, de koploper van een reeks van vier gelijknamige Oostendse excursieboten die in latere jaren de lange traditie van de toeristische uitstapjes op zee zouden voortzetten. Het was ook de laatste raderstoomboot van onze kust; de nostalgische vertegenwoordiger van een vervlogen era.



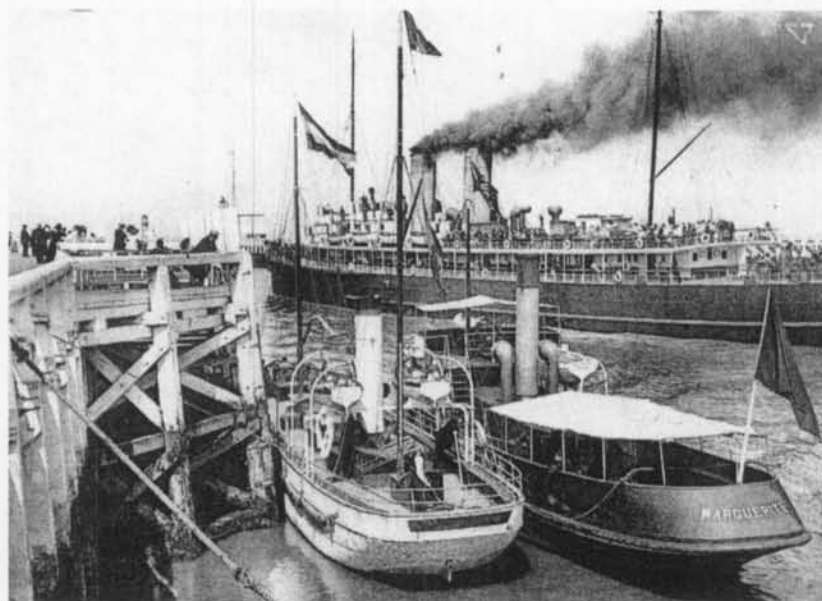
De Marguerite I, ex Walcheren aan het staketsel



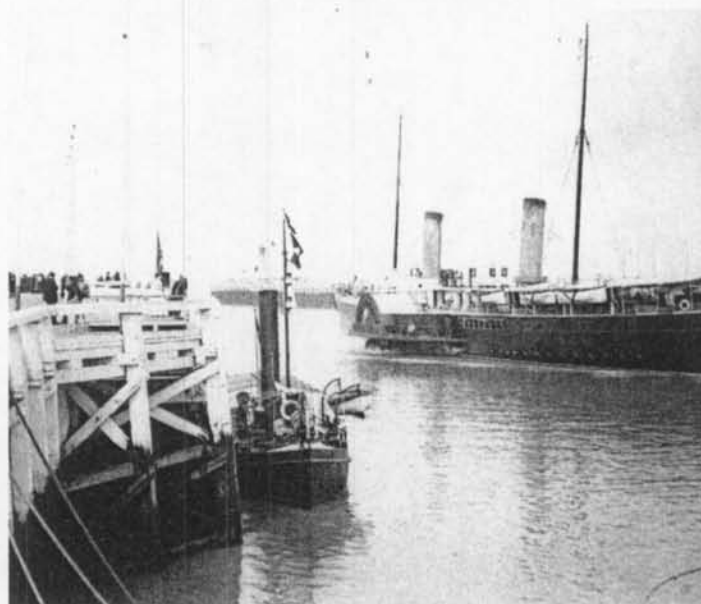
Achteruit buiten varen was geen probleem voor de Marguerite I vermits het schip een koproer had

In de jaren vóór de Eerste Wereldoorlog waren zeetochtjes bij de toeristen al bijzonder in trek. In de naoorlogse jaren hernam die trend en zette zich sterker door dan ooit. In snel tempo kwamen er rondvaartboten bij en er ontstond een scherpe concurrentie tussen de uitbaters. Geregeld zag men twee tot zelfs drie rondvaartboten zich verdringen tegen het Westerstaketsel waar kon ingescheept worden. De laatste raderstoomboot was al lang vergeten en vervangen door een kleine sneeuw witte schroefstoomboot, de *Marguerite II* die al dadelijk gevolgd werd door de iets grotere gitzwarte *Marguerite III*. Terzelfdertijd kwam de concurrentie opzetten met de piepkleine *Flora* uit Gentbrugge, die in 1919 verscheen, en wat later met de grote witte *Ondine* van Cornelius Vandenmeerssche uit Gent.

De *Flora* was in feite een sleepbootje zoals er in die tijd enkele werkzaam waren op de binnenwateren. Zoals al haar soortgenoten had zij een telescopisch neerklapbare schouw om onder de bruggen te kunnen doorvaren. De firma Haeck & Van de Meersche van Dendermonde gebruikte twee van dergelijke stoombootjes om de vaargeulen van de Antwerpse sluizen met hun gepatenteerd sleep-ploegen-systeem op diepte te houden. Het laatste nog bestaande exemplaar van deze stomers, de *Amical* wordt door het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen naast de "hangars" aan 't Steen bewaard (9).



De witte Marguerite I naast de zwarte Marguerite II

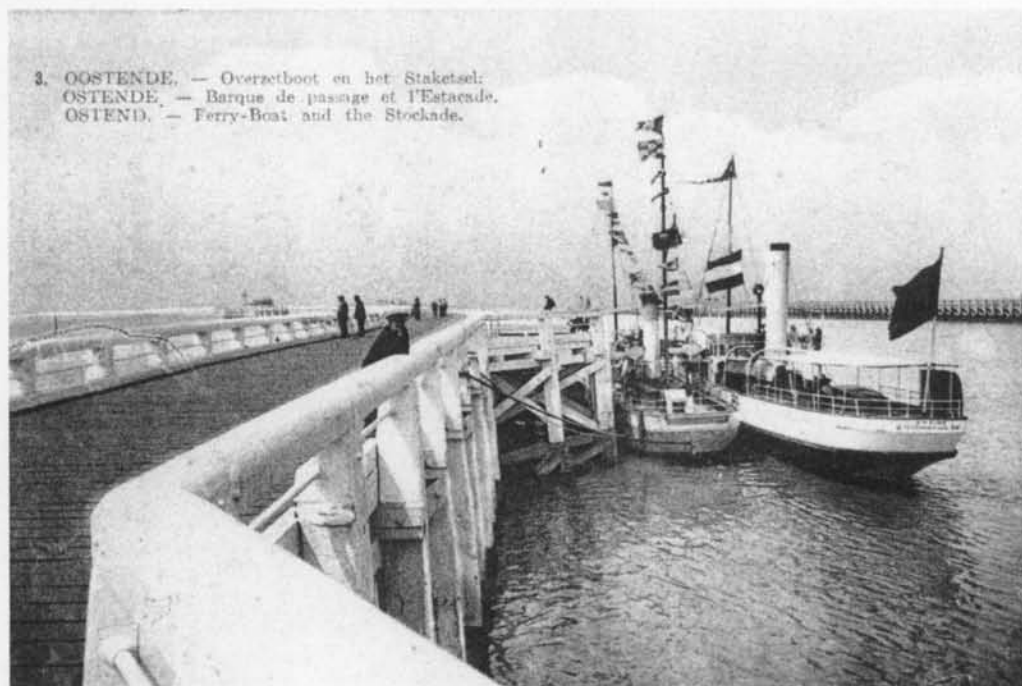


De Flora met de Princesse Henriette op de achtergrond

In de twintiger jaren liepen de zaken zo goed dat in 1923 er zelfs een excursieschip uit Antwerpen in Oostende zeetochtjes kwam maken. Petrus Verschelden had immers Oostende uitgekozen voor zijn *Juliette I* terwijl hij met zijn *Juliette II* vanuit Blankenberge uitstapjes organiseerde naar het lichtschip De Wandelaar.

In 1925 kwam de laatste van de reeks, de *Marguerite IV*, een ranke witte stomer met een onopvallende kleine schouwpijp. Dan bleef het een tijd lang rustig totdat de Tweede Wereldoorlog het toeristisch leven aan de kust volledig lam legde. Maar nauwelijks was de oorlog voorbij of daar

verschenen de eerste na-oorlogse excursie-vaartuigen. Nu is "vaartuigen" ietwat eufemistisch uitgedrukt want de rijdende-varende gedochten die de Geallieerden ons nalieten, waren niet direkt voorbeelden van maritieme esthetiek! Toch zijn het echte tijdsdocumenten en in zekere zin zijn ze uniek omdat het wellicht de enigste oorlogstuigen zijn die ooit voor plezier-doeleinden konden aangewend worden.



De Marguerite II en de Ondine



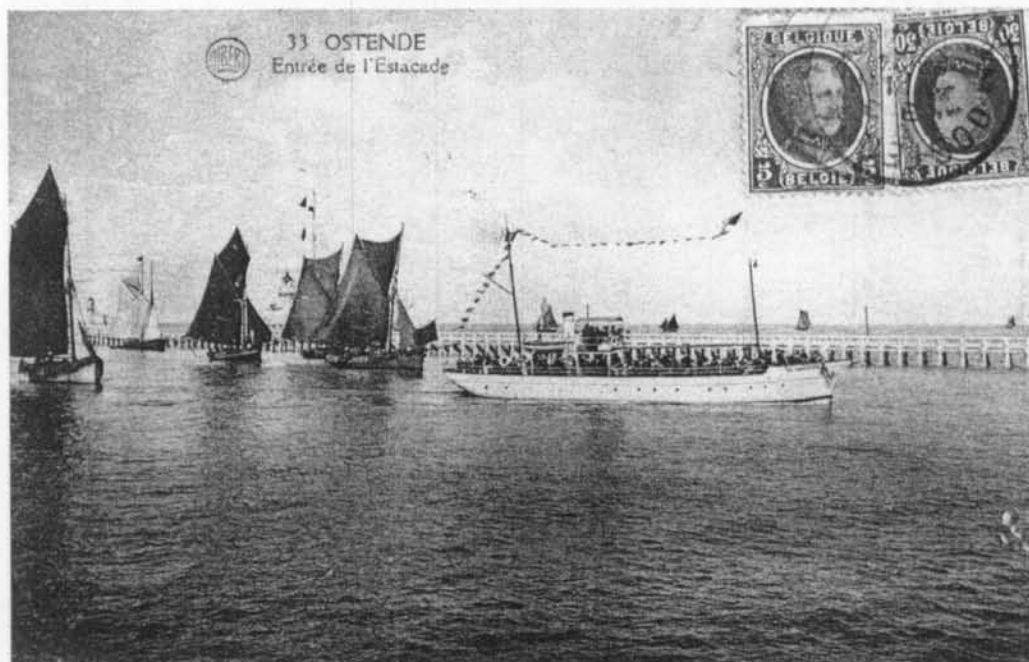
De Juliette I en de Marguerite III wachtend op klanten

Met de *Franlis I* komen we dan tenslotte in onze moderne tijd terecht en aangezien we tegenwoordig al de *Franlis III* kunnen bewonderen, mogen we misschien wel verhoppen dat onze nakomelingen later met evenveel animo over deze reeks zullen spreken als wij dat nu over de *Marguerites* deden. Ondertussen kunnen we nog heerlijk genieten van de *Nele*, de statige replica van de Oostendse tweemastsloep.

Referenties

- Ref. 1. Burt, Frank. Cross Channel and Coastal Paddle Steamers. London, 1934.
- Ref. 2. Vancraeynest, Raymond. Excursieschepen tussen Engeland en Oostende rond de eeuwwisseling, in: De Plate; 1997, p. 197-204.
- Ref. 3. Desnerck, Gaston & Roland. Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
- Ref. 4. http://website.lineone.net/~tom_lee/southampton.htm
- Ref. 5. Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

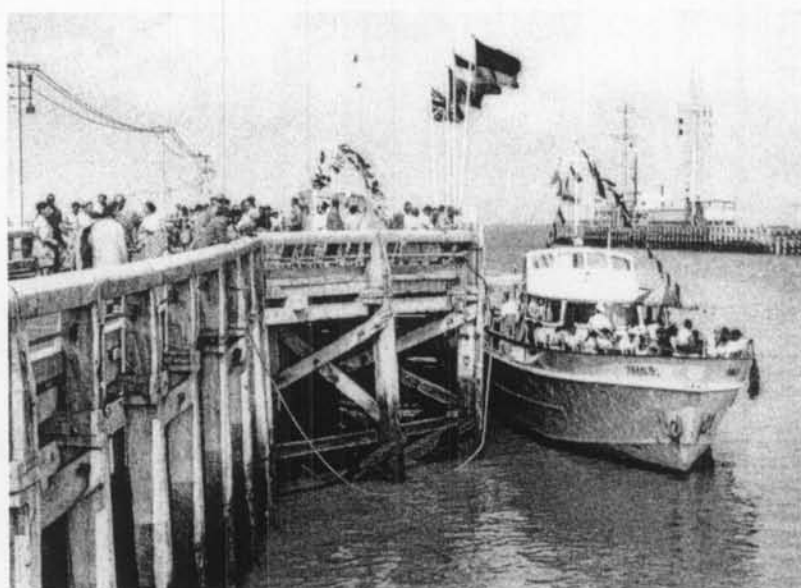
- Ref. 6. www.simplonpc.co.uk/RedFunnel-PS1.html
 Ref. 7. Lodder, J.W. Raderboten. Alkenreeks 1990.
 Ref. 8. Boot, W.J.J. De Nederlandse Raderstoomvaart. Alkmaar, 1990.
 Ref. 9. Stuyck, Raf. De Schelde van Bron tot Monding. Lannoo, Tielt, 1987.



De Marguerite IV omstreeks 1927



Wel een dozijn van dergelijke amfibievaartuigen waren aan de Belgische kust bedrijvig in 1946



Is deze Franlis 1 ook de koploper van een lange reeks?



De huidige Franlis 3, ongetwijfeld één van de sierlijkste excursievaartuigen in haar soort



De Nele onder zeil; een klasse apart